

Sicherheit
geht uns alle an!

Stuttgart 21:
„sicherheit“
wird klein geschrieben

Wo ist die Sicherheit im Tunnelbahnhof Stuttgart 21?



Im Tunnelbahnhof wird es gefährlich eng!

Der Tunnelbahnhof S21 wird nur noch 8 Gleise haben, gegenüber 16 Gleisen im Kopfbahnhof. Dieselbe Zahl Fahrgäste, die sich heute über 8 Bahnsteige verteilt, würde sich im Tunnelbahnhof auf nur noch 4 Bahnsteigen drängen müssen, die nur über Treppen, Rolltreppen und Aufzüge erreichbar sind. Breite Dachtragesäulen, 5 Treppenaufgänge einschließlich Rolltreppen auf die Verteilerstege nehmen auf den Bahnsteigen extrem viel Platz weg. An den Aufgängen zum Quersteig B verbleiben jetzt schon (ohne die Nottreppenhäuser) bis zur Bahnsteigkante gerade mal 2,04 Meter. Abzüglich des Sicherheitsbereichs von 0,8 m, bleibt ein Verkehrsweg von 1,24 m. Bei hohem Fahrgastaufkommen gibt es kein Durchkommen mehr!

Hinweis: Die Zahl der Reisenden soll in Zukunft gemäß Planung der DB von aktuell 255 000 auf ca. 400 000 Personen pro Tag steigen, wodurch sich das Thema „Enge“ noch verschärfen wird.

Die von der DB aktuell (Juli 2013) im Turmforum präsentierte Variante "Einhausung der Nottreppenhäuser" wird die Enge auf dem Bahnsteig noch weiter erhöhen.



Tunnelbahnhof kennt keine echte Barrierefreiheit!

Barrierefreiheit im Tunnelbahnhof beschränkt sich auf drei Aufzüge pro Bahnsteig. Auf sie werden Rollstuhlfahrer, Reisende mit Gepäck, Kinderwagen oder Fahrrädern, Gehbehinderte und Ältere angewiesen sein. Barrierefreie Fluchtwege gibt es nicht. Für Rampen auf die Quersteige in über 7m Höhe, die rd. 150 Meter lang sein müssten, fehlt der Platz. Zudem wären diese eine Zumutung, zumal für Alte und mobilitätseingeschränkte Personen! Der bestehende ebenerdige Kopfbahnhof ermöglicht hingegen jedem den uneingeschränkten Zu- und Abgang.

Gefährliches Gefälle der Gleise!

Das Gefälle der Gleise und Bahnsteige wird mit über 15 ‰ das 6-fache des zugelassenen Wertes betragen. Dies hat das Eisenbahnbundesamt erlaubt, ohne dass hierfür der gesetzlich vorgeschriebene „Nachweis gleicher Sicherheit“ geführt wurde. Durch die Schräge könnten Züge ungewollt losrollen, Reisende werden dabei gefährdet. Dies kommt im Kölner Hbf, der mit 7,88 ‰ nur etwa die halbe Neigung gegenüber S-21 aufweist, immer wieder vor, auch mit Personenschäden! Im ebenen Stuttgarter Kopfbahnhof ist das ausgeschlossen!

Zu große Bahnsteigeneigung - Kinderwagen rollt unter den Zug!

Versuche mit Rollstühlen und Kinderwagen haben eindrucksvoll belegt, dass diese bei einer solchen Neigung der Bahnsteige von allein wegrollen, wenn sie nicht gesichert sind. Stellen Sie sich vor: Eine Mutter steigt mit dem Kinderwagen aus dem Zug, dreht sich um, um den Koffer aus dem Zug zu holen, und schon rollt ihr der Kinderwagen davon. Das kann auch das vorgesehene Quergefälle im Bahnsteig nicht verhindern. Die Bahn will sich da mit Hinweisschildern „Kinderwagen und Rollstühle gegen Wegrollen sichern!“ aus der Verantwortung stehlen. Im bestehenden Kopfbahnhof mit seinen ebenen Bahnsteigen kann so etwas nicht passieren.

Wo ist die Sicherheit im Brandfall?

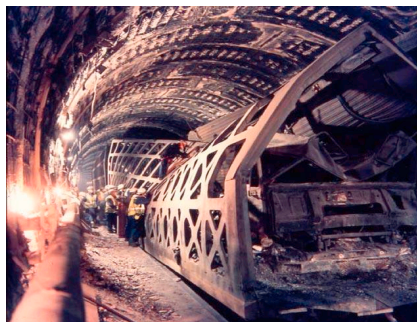
Der Brand einer Lok, eines Triebkopfes oder eines Reisezugwagens, bei dem in kurzer Zeit sehr viel giftiger Rauch entsteht, kann nie ausgeschlossen werden, wie vielfältige Erfahrungen zeigen. Im oberirdischen Kopfbahnhof kann der Rauch nach oben ins Freie abziehen, ohne Gefährdung für Reisende und Bedienstete. Im Tunnelbahnhof würde der Rauch trotz Abzugsöffnungen von der Decke her die Bahnhofshalle füllen und sich mit der eingeblassenen Luft so vermischen, daß innerhalb kurzer Zeit die gesamte Bahnsteighalle vollständig verraucht sein wird (Gutachter GRUNER AG / Basel). Die Flucht vom Bahnsteig führt über 5 zu schmale Treppen (2,35 m breit) nach oben auf die Quersteige geradewegs in die tödliche Qualmschicht hinein! Damit droht der Tunnelbahnhof zur Todesfalle für alle zu werden, die den Weg nach oben ins Freie nicht schnell genug schaffen. Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte oder Ältere haben keine Chance zu entkommen! Der von der Bahn vorgesehene Rettungszugang ist bei weitem nicht ausreichend. Deshalb müssen die Rettungskräfte die normalen Treppenzugänge mit verwenden, um in den gefährdeten Bereich vorzudringen. Sie „schwimmen“ dabei gegen den Strom der Flüchtenden, denn sie müssen ja dieselben Wege benützen (von Branddirektion Stuttgart so bestätigt).

Wie (un)sicher sind die Tunnel bei Stuttgart 21?

Zugbrände sind leider kein seltenes Ereignis.

Der Meinung, Brände und Verrauchungen seien bei der Bahn sehr seltene Ereignisse, muss klar widersprochen werden. Im Schnitt kommt es jeden Monat zu einem Brandereignis bei der DB und alle 10 Monate zum Brand eines Reisezuges im Tunnel. Allein im Juli 2012 gab es sogar 3 Brandfälle in Reisezügen der DB!

Trockene Löschwasserleitungen – gelöscht wird erst nachdem schon alles verbrannt ist!



In den Tunnels sind sogenannte trockene Löschwasserleitungen geplant, deren Befüllung viel zu lange Zeit benötigt. Im 10 km langen Fildertunnel würde das Befüllen der Löschleitung bis zu zwei Stunden dauern! Dies hat die Branddirektion Stuttgart als nicht hinnehmbar beanstandet, bislang ohne Erfolg. Wenn die Feuerwehr erst nach so langer Befüllzeit Löschwasser zur Verfügung hat, wird es nichts mehr zu löschen geben! Ohnehin ist ein Brand im Tunnel wegen der Enge und der großen Hitze sowie der Verrauchung außerordentlich schwer unter Kontrolle zu bringen – auf freier Strecke hingegen verlaufen Zugbrände zumeist glimpflich.

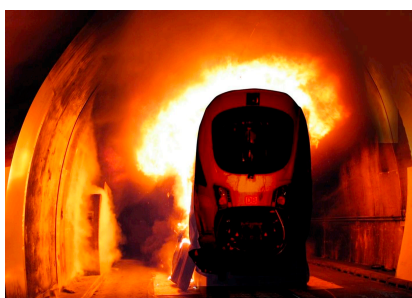
Nach dem Brand am 11. Sept. 2008 im EURO-Tunnel – Ärmelkanal:

Der Brand konnte von der Feuerwehr erst nach 20 Stunden gelöscht werden. Bessere Sicherheitsauslegung beim Eurotunnel, z.B. beträgt Abstand der Rettungsstollen 375 m, beim Fildertunnel sind es 500 m.

Die Rettungsstollen bieten nicht wirklich Sicherheit!

Die Rettungsstollen im Tunnel führen nur von einer in die andere Röhre. Im Brandfall verrauchen so beide Röhren.

Tunnel-Entrauchung nicht gewährleistet!



Eine sichere Entrauchung der Tunnel ist weder durch natürlichen Auftrieb, noch durch die unterstützende Längslüftung durch das Schwallbauwerk am Tiefbahnhof erreichbar. Bei einem schweren Brand wird die schnelle Rauchausbreitung die Flucht in den viel zu weit entfernten „sicheren Bereich“ unmöglich machen, mit sehr vielen Toten und Verletzten als Folge. Die Bahn hat weder die Räumung aus dem Tunnel, noch die Rauchausbreitung eines im Tunnel in Brand geratenen Zuges untersucht, wie der Vertreter der Bahn auf Nachfrage bei der Planerörterung zum Fildertunnel im Anhörungsverfahren am 30.1.2012 eingeräumt hat.

Brandversuch eines Zuges im Tunnel: Bei Brand im Tunnel werden Flammen und Rauch von den Tunnelwänden zusammengehalten; die schnelle Ableitung des giftigen Qualmes ist im Tunnel nicht möglich; kaum einer wird bei einem schweren Brandereignis im Tunnel lebend davon kommen!

Fluchtwege im Tunnel zur Flucht ungeeignet!

Der im Tunnel vorgesehene Fluchtweg ist zu schmal, um im Notfall die schnelle Räumung eines vollbesetzten Zuges zu ermöglichen; es wird zu einem gefährlichen Personenstau kommen, bei dem Panik entsteht, was vielen das Leben kosten kann. Die Abstände der Rettungsstollen von jeweils 500 m sind viel zu lang für eine aussichtsreiche Flucht bei Brand eines Zuges im Tunnel; die Flüchtenden werden von der sich schnell ausbreitenden Rauch- und Qualmwolke überholt und darin ersticken.

Als Vergleich Zugbrand im Freien



Wie wäre das im S-21-Tunnel?

Zugbrand im Freien (in Essen-Kettwig vom Juni 2012) mit starker Rauchentwicklung. Rauch und giftige Gase können ungehindert nach außen entweichen, Passagiere können aus der Gefahrenzone problemlos entfliehen. Was wäre die Folge eines solchen Brandes in den engen S21-Tunnels?

**Also:
Besser Sicherheit 21
mit dem Kopfbahnhof,
als ein Sicherheitsrisiko Stuttgart 21!**